

第34回塩尻市地域公共交通会議兼第16回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和6年12月23日（月） 14:00～15:15
- 2 会場 塩尻市保健福祉センター3階 市民交流室
- 3 出席委員 37人中 28人 欠席者 9人
詳細 別添のとおり
- 4 職務のために出席した事務局職員 12人
 - 1 事務局長 都市計画課 課長 米山 進
 - 2 都市計画課 課長補佐 浅川 忠幸
 - 3 都市計画課計画係 主任 辰野 裕
 - 4 都市計画課計画係 主任 日野 南
 - 5 都市計画課計画係 主事 犬丸 央都
 - 6 企画課 課長 原 康博
 - 7 先端産業振興室 係長 松倉 昌希
 - 8 先端産業振興室 主事 山田 愛
 - 9 観光課 課長 米山 満
 - 10 地域共生推進課 課長 飯田 哲司
 - 11 学校教育課 主任 酒井 健太
 - 12 保育課 課長 塩原 清彦
- 5 記者 1人
- 6 その他 6人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和6年12月26日（木）

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

報告案件

- (1) 令和6年度のるーと塩尻片丘地区実証運行の状況について【資料No.1】

協議案件

- (1) 第1号議案

令和6年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について【資料No.2】

- (2) 第2号議案 のるーと松本の田川高校乗り入れについて【資料No.3】

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

3 議事

報告案件（１）令和６年度のるーと塩尻片丘地区実証運行の状況について【資料No１】

市都市計画課 犬丸主事 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の犬丸です。報告案件（１）「令和６年度のるーと塩尻片丘地区実証運行の状況について」ご説明いたします。
- ・ ２ページをご覧ください。前回の地域公共交通会議からおよそ半年が経過していることから、冒頭で事業経過と進捗を振り返りつつご報告いたします。
- ・ まず、地域振興バスすてっぷくんの現状についてですが、利用者が平成 20 年の約 17 万人をピークに減少に転じ、令和 3 年度はピーク時から約 7 万人減少している状況でした。また、利用者の移動ニーズの多様化、慢性的なドライバー不足及び高齢化等様々な課題があり、抜本的な改善策として「のるーと塩尻」との転換検証を進めてまいりました。
- ・ 次に資料 3 ページをご覧ください。本市では、令和 3 年 7 月に公表した「塩尻市地域公共交通計画」において、市街地を網羅する拠点内移動はオンデマンド化を検討し、市街地と農山村地域を結ぶ拠点間移動については地域振興バスすてっぷくんにてネットワークを構築することを計画に位置付け、課題解決に向けて取り組みを進めてまいりました。
- ・ 続いて次のページでは、現在実施中の実証運行計画をおさらいいたします。運行期間は令和 6 年 10 月 1 日から翌年 3 月末まで、その他運行時間や運行事業者等は記載のとおりです。
- ・ 「片丘エリア」の実証運行エリア面積は約 7.5 km²で、運行車両は最大平日 6 台・土曜日 5 台・日祝は 4 台です。新たに設定した乗降拠点は 70 箇所であり、全エリア合計で 381 箇所です。「のるーと塩尻」へ転換を検証する対象路線は、地域振興バスすてっぷくん「片丘線」です。
- ・ 資料 5 ページは実証運行エリア全体の図です。現在本格運行中のエリアを片丘エリアまで拡大し、一面で実証運行を実施しております。片丘エリアの概要についてはお示しのとおりで、運行エリアの東側に位置しております。
- ・ 資料 7 ページから令和 6 年度におけるスケジュールをお示ししております。
- ・ 前回の地域公共交通会議で実証運行をお認めいただき、9 月には関係省庁との認可手続き、広報掲載や地区回覧による周知、運行事業者様に対してのドライバー研修を実施しました。また、9 月下旬からは片丘エリアの地域に入り、運行説明会を開催してまいりました。なお、11 月中旬には転換検討をする地域振興バスすてっぷくん「片丘線」の同乗調査を行っております。
- ・ 続いて 8 ページでは、事業スケジュール全体をお示ししております。事業最終年度である今年度、「片丘線」転換対象路線に設定し、「のるーと塩尻」への機能転換の可否に係る検証を進めております。適切な交通モードの形成について住民選択を基に確立してまいります。
- ・ ここからは令和 6 年度の実証運行における「住民周知、利用促進に向けた活動状況」をご説明します。資料 10 ページ・11 ページをご覧ください。まず 10 ページでは主な取り組みとして、本年 9 月 20 日から 10 月 15 日まで計 12 回開催した運行説明会についてお示ししております。
- ・ 実証運行中の片丘エリアに位置する全 6 地区すべてで実施し、乗車方法や乗降拠点、予約方法をお伝えする場を各区長様のお力添えのもと設定したところ、延べ 131 名の方にご参加をいただきました。全回を通じて 1 回あたり平均 10.8 名のご参加をいただきました。

- ・ また 11 ページでは市主催の住民説明会以外にも、今回新たに乗降拠点を設置した「ケアハウス えんれい」でも出張説明会の様子をお示ししております。施設職員の方を含む 15 名の方に対して、「のるーと塩尻」の導入経緯や片丘地区での実証実験の内容についてご説明いたしました。
- ・ 資料 12 ページでは、情報発信にあたり、実証運行エリアにおける地区回覧や市公式 LINE 等の SNS 機能を併用し、発信力強化に努めてまいりました。
- ・ 資料左側には地区回覧を載せております。また資料右側には本年令和 6 年度に掲載したものを抜粋しており、実証運行が始まる前の 9 月から 12 月まで毎月情報発信をし、様々な方法で周知・広報をいたしました。
- ・ ここからは実証運行にあたる住民アンケートについてご説明します。資料 14 ページをご覧ください。こちらでは実証運行中の片丘地区約 1,300 戸へ郵便局のタウンプラスを利用して、アンケートを全戸配布しております。1 度以上のるーと塩尻にご乗車いただいた上で、地域振興バスすてっぷくん片丘線と比較をした結果について回答を依頼しております。
- ・ アンケートは、図でお示ししますように、片丘地区住民の方の中でも、特に地域振興バスすてっぷくん片丘線を週 1 回以上利用するヘビーユーザーの方を対象に、のるーと塩尻利用経験をお持ちの方を重点ターゲットとして捉え、代替対象路線である「片丘線」にて同乗調査を行い、アンケート回収に向けて促進に努めてまいりました。なお、本アンケートの結果は、次回公共交通会議にてご報告いたします。
- ・ 資料 15 ページではアンケート用紙をお示ししております。そちらは別紙にてご用意しておりますので、ご参照ください。
- ・ 次に「片丘線の利用者ヒアリング」についてご説明します。
- ・ 資料 17 ページをご覧ください。左側にお示した調査シートを基に「片丘線」に乗車する方へインタビューを行い、令和 6 年 11 月 18 日（月）から 22 日（金）の 5 日間実施しました。
- ・ 先ほどの資料 14 ページでご説明した「地域振興バスすてっぷくん週 1 以上利用者」にあたるヘビーユーザーの抽出を目的とし、バスに同乗し、実証運行趣旨を説明して、「のるーと塩尻」の乗車経験に沿って、乗車済の方にはアンケートの回答を依頼し、乗車経験がない方には現在発行するクーポンを利用した初乗り利用の促進を行いました。
- ・ 最後に、実証運行中の「のるーと塩尻」について実証運行を開始した 10 月 1 日から 11 月末時点での「利用状況及び分析」を行いましたのでご報告いたします。
- ・ 資料 21 ページをご覧ください。こちらでは週ごとに分けて「累積登録者数の推移」をお示ししております。10 月 1 日の実証運行開始以降、11 月末時点で登録者数は 11,801 名であり運行エリア拡大以降で約 550 名の方が新たに利用登録をしています。現在、堅調に「累積登録者数」は増加している状況です。
- ・ 次のページをご覧ください。登録情報から任意回答をいただく郵便番号を基に区分したものが左右の円グラフです。左が実証運行開始前、右が実証運行開始以降のデータを反映しており、片丘地区の割合は実証前 3.5% に対して実証後は 5.4% と全体に占める割合が 2% ほど増加しています。

- ・ 資料 21 ページをご覧ください。同じく登録時情報から円グラフで年代別の構成比率をお示ししております。実証運行の前後で年代構成比率はほぼ変わらず、10 歳代～90 歳代まで幅広い年代にご登録をいただいております。
- ・ 資料 22 ページをご覧ください。「総乗客数の推移」を週別にグラフでお示ししております。実証開始後は 1 週間当たり 1,200 名前後の利用があり、1 日あたり平均約 170 名が利用しております。実証開始前の 1 日あたりの平均 156 名と比較し、1 日あたり約 15 名増加しています。
- ・ 23 ページをご覧ください。片丘エリアの「総乗客数の推移」を週別にグラフでお示ししております。こちらでは、「乗車ゾーン」あるいは「降車ゾーン」が「片丘エリア」の移動を抽出しております。10 月より実証運行を開始した片丘エリアでは、日当たり 7.6 名前後の利用で推移しており、実証運行初日（6.9 名/日）と比較すると 11 月は 8.2 名と微増傾向にあります。
- ・ 資料 24・25 ページでは、転換対象路線である「すてっぷくん片丘線」の利用状況についてお示ししております。転換対象路線であるすてっぷくん片丘線は「広丘駅経由コース」「百寿荘経由コース」の 2 種類があり、1 日計 5 便運行しております。まず利用者数についてですが、毎月 550 人前後の利用があり、1 日あたり 5 便合計で約 21 名の利用がございました。
- ・ 25 ページでは片丘線の OD の状況について、令和 3 年 7 月に策定した「塩尻市地域公共交通計画」から抽出した資料をお示ししております。片丘線利用者の傾向として片丘の各地区から塩尻駅や広丘駅、えんぱーくや市役所への利用が見受けられます。
- ・ 資料 26 ページをご覧ください。こちらでは予約方法別の推移についてお示ししております。事前予約とリアルタイム予約を比較すると、約 9 割の予約が「事前予約」によって完了しており、実証開始前と同様の比率で推移しております。
- ・ 資料 27 ページでは「片丘エリア」に特化した形でお示しをしております。片丘エリア関連の予約については、ほぼすべての方が「事前予約」を利用しております。
- ・ 資料 28 ページでは、「電話予約とアプリ予約と LINE 予約の推移」を週次でお示ししております。予約ツール別での利用割合を見ると、アプリ予約と電話予約がともに 40%前後で推移しております。LINE 予約については 20%前後で推移しております。
- ・ 資料 29 ページでは、「片丘エリア」に特化した形でお示しをしております。片丘エリアにおける予約別ツール割合では各週でばらつきがありますが、運行エリア全体と比較すると LINE 予約の比率が 5～10%ほど高い状況です。
- ・ 資料 30 ページをご覧ください。本ページでは、キャンセル数とキャンセル率の推移についてお示ししております。「キャンセル」は、一度完了した予約を取り消したものを指し、キャンセル率は約 25%で推移しており、理由の半数以上が「予定の変更」によるものです。
- ・ 資料 31 ページに移ります。こちらでは案内待ち時間の推移を週次でお示ししております。「案内待ち時間」は、リアルタイム予約並びに事前予約における、「乗車予定時間と乗車希望時間の差」と定義し、「キャンセル時案内待ち時間」は、予約確定後にキャンセルした予約における案内待ち時間をお示ししております。なお、見積もりのみで、予約が確定していないキャンセルは含んでおりませんのでご注意ください。

- ・乗車が完了した予約の案内待ち時間は平均 15 分で推移しています。キャンセル時の平均案内待ち時間については平均 20～30 分で推移しております。キャンセル時の案内待ち時間は昨年度の同時期と比較して、エリア拡張に伴い 10 分ほど増加しています。
- ・32 ページでは「片丘エリア」に特化したデータをお示ししており、片丘エリア関連の予約はエリア全体の平均と比較して増加しており、乗車完了時の平均案内待ち時間は 20 分ほどで推移しておりました。キャンセル時の平均案内待ち時間は、実証開始当初の 10 月では週ごとにばらつきがありましたが、11 月中旬ごろからは安定して、エリア全体の平均と同水準である 20～30 分で推移しております。
- ・資料 33 ページに移ります。こちらは現在運行するエリア全体でのゾーン別の移動パターンをお示ししております。片丘エリア関連の予約については、全体の 4 %ほどとなり、主な移動先としては広丘・吉田ゾーン、高出ゾーン、大門ゾーンと市街地への移動が多い傾向が見られます。総乗客数では 10,393 名に達します。
- ・資料 34 ページをご覧ください。こちらではミーティングポイントの中で利用が多いものから順に TOP35 をお示ししております。実証開始前と同様に TOP は「塩尻駅東口」で総乗客数は乗車・降車ともに 1,100 名を超えております。昨年の同時期と比較すると、広丘・吉田エリアに位置する「GAZA」での乗降が増えている傾向がございます。片丘エリアのミーティングポイントについては TOP35 内にランクインしませんでした。
- ・次のページをご覧ください。こちらは片丘エリア関連の予約について、ミーティングポイント別の乗降者数ランキングとなっております。片丘地区関連では君石団地からの乗降が多くなっております。また行先としては村井駅や広丘駅等の駅、高出エリアに位置する「ザ・ビッグ」や「GAZA」などがランクインしており、電車への乗り継ぎや買い物といった需要が見られます。
- ・雑駁で恐縮ですがご報告は以上でございます。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・資料 23、24 ページでのるーと塩尻とすてっぷくん片丘線の利用状について説明を受けたが、定時定路線型バスからオンデマンドバスへ移行した際に利用者が減少するのは全国共通の発生事象であり、本格運行に切り替える際には注意が必要。すてっぷくん片丘線の乗車時に高齢の利用者が多い印象をもったので、もともと利用していた方が困ることがないようにしてほしい。また、利用状況から今ですてっぷくん片丘線を利用していなかった方がのるーと塩尻を利用し、若い世代を中心に新規需要が発生しているのではないか。事務局説明から、のるーと塩尻について丁寧に住民周知や広報をしているようなので、その効果もあると思うが、一度データや調査結果をもとに慎重に検証すべきだろう。

市都市計画課 日野主任

- ・すてっぷくん片丘線は 4 月から 9 月までの上半期の対前年比で増加傾向でしたが、のるーと塩尻片丘エリア実証開始後の 10 月から 11 月では対前年比で微減の状況でした。数値上の推察になりますが、このことからすてっぷくん片丘線の一部利用者はのるーと塩尻へ移行している可能

性があると考えています。また、福本委員ご指摘のとおり、これまでものり一と塩尻導入時には新規需要の発生によって既存のすてっぷくん利用者以外にも利用者層は拡大しており、資料 21 ページのとおり幅広い年代層の方にご登録をいただいております。まずは利用促進の機会をつくることが重要だと認識しております。今後も丁寧な周知広報を図ってまいります。

協議案件

第 1 号議案

令和 6 年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について【資料 No 2】 市都市計画課 辰野主任 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の辰野です。協議案件（1）第 1 号議案「令和 6 年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について」ご説明いたします。「1. 趣旨」では、本内容の趣旨についてご説明いたします。塩尻市では地域振興バスすてっぷくん北小野線の運行にあたって、国の地域公共交通確保維持改善事業のメニューのひとつである地域内フィーダー系統確保維持事業補助金を活用しています。
- ・ 補助を受けるにあたり、当補助金交付要綱の規定で事業の適切性、目標・効果の達成状況を毎年度評価し、翌年度以降の事業実施に繋げていくとともに、評価の内容について公表することが定められています。下記の図の赤枠部分に該当し、今回の評価をもとに改善に向けて課題や問題点を洗い出し、次年度以降の計画に繋げていくため、事業評価案について協議をお願いいたします。
- ・ 続いて、「2. 評価」の内容をご覧ください。今回の対象事業は令和 6 年度地域内フィーダー系統確保維持計画であり、対象期間は令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月の 1 年間です。計画に位置付けた目標は 1 回あたりの平均乗車人数 10 人、年間利用者数 11,640 人と定めております。なお、令和 5 年度は目標値未達であったことから、引き続き同数値を設定しております。
- ・ 続いて 2 ページをご覧ください。こちらは令和 6 年度事業に対する北小野線の利用実績及び参考として令和 5 年度事業の実績を記載しています。まず、上段の令和 6 年度事業の実績の表をご覧ください。年間利用者数は上段左赤枠内記載の 11,457 人、1 回あたりの乗車人数が 9.7 人でしたが、目標値である 1 回あたりの乗車人数 10 人、年間利用者数 11,640 人には届きませんでした。令和 5 年度実績と比較して増加傾向にあります。
- ・ 続いて 3 ページをご覧ください。資料 2 ページの表をグラフでお示しをしております。目標値の年間利用者数 11,640 人、1 回あたり平均 10 人には届きませんでした。利用者は前年同月を上回る月が多く、利用者総数は前年度より 1,394 人、1 回あたり 1.1 人の増加となりました。
- ・ このような結果となった要因として、対象地区の人口水準が変わらない中で、コロナウィルス感染症が落ち着きを見せ始め外出の機会が増え始めたことで利用者が増加したと考えています。一方で、今後も利用者を維持していくためには地元住民や関係機関との協議を継続して行い、利便性の高い交通モードにしていく必要があります。

- ・ 続いて4ページをご覧ください。こちらは地域公共交通確保維持改善事業・事業評価となっており、実際に提出する様式をお示ししております。まず、①補助対象事業者はアルピコタクシー株式会社、②事業概要には補助対象路線となる北小野線の路線概要を記載しています。③は前回の事業評価の反映状況となっており、前回計画では令和4年5月より導入したフリー降車制度の利便性周知及び認知度向上に努め利用者拡大を図ってきました。目標値は達成できませんでしたが、利用者が増加し目標値に近付くことができた要因のひとつとして、フリー降車制度の利用者増加が考えられます。フリー降車制度の利用者は前年度の146人から233人に増加し、全体の利用率も北小野線は64%を占めています。
- ・ 続いて「④事業実施の適切性」について、事業計画に位置付けられたとおり適切に実施されたためAと評価とし、「⑤目標・効果達成状況」は1回あたり10人、年間利用者数11,640人という目標に対して、それぞれ9.7人、11,457人と実績が下回る結果となりました。目標値は未達でしたが、利用者数は増加傾向にあり、目標値に近接しているためBと評価しています。
- ・ 続いて⑥事業の今後の改善点については、先ほどお話したフリー降車制度を「利便性の高い制度」として今後も引き続き広報誌や地区回覧等で周知し、利用者の増加に努めていきます。現状利用者数は増加しており、1回あたりの利用者が平均9.7人であることから今後も一度で大量に輸送できる定時定路線型のバスの運行維持が必須であると考えております。なお、令和8年4月にダイヤ改正を予定しているため、利用状況や地域の実情を踏まえて、他の交通モードとの連携を含めた最適な運行形態を検討して参ります。
- ・ 続いて5ページをご覧ください。こちらは事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について記載しております。地域の交通の目指す姿として本地域の概要や事業実施の目的や必要性を記載していますのでご確認ください。以上で説明を終わります。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ この度の協議事項は国から補助金を得るために必要な手続きであり、資料内容から概ね目標を達成した様子が確認できたので非常に良かった。資料内容の整理はまとめていただいている通りで良いので、データの見せ方についてお伝えしたい。資料3ページの月別の利用者数の推移は、月別ではなく長期的な経年での推移を確認するべきではないか。月別のデータではどうしても変動があり、短期的な視点では問題点を正確に把握することが難しい。路線見直しやダイヤ改正を検討する際には、データ整理にあたっては月別データだけではなく経年変化を把握できるようにまとめた方がいい。また、本協議事項の補助対象路線だけではなく、他路線についても年末にあたる本協議会で共有し、検証の機会を設けていただきたい。

市都市計画課 辰野主任

- ・ データ作成についてまだまだ不足しているところがあるため、今後のデータ作成についてはいただく示唆を踏まえて作成いたします。またいろいろご相談させていただくと思うためご協力いただければと思います。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持事業補助金の対象となるのは北小野線だけか。他路線も対象になるのか。また、地域振興バスすてっぷくんの運行が始まり 20 年ほど経過しているが、当初の話では運賃を 200 円にすれば収支が合うと聞いていた。運行開始から 20 年以上経っているため、現在の市の持ち出しや国からの補助金はいくらなのか。現在の運賃は 100 円だが運賃をいくらにすれば市の持ち出しが無く、運行経費を賄うことができるのかを総括して教えていただきたい。最後に 4 ページにあるフリー降車制度について、降車時だけでなく乗車時にもそういった制度を導入することは可能かどうかお伺いしたい。

市都市計画課 辰野主任

- ・ 北小野地域の一部が北陸信越運輸局から交通不便地域に認定されており、本市の路線では北小野線のみがフィーダー系統確保維持事業補助金の対象です。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ 収支について令和 5 年度予算では運行経費全体で約 9000 万円を要しており、その内運賃収入と回数券の売り上げで約 1000 万円程度を得ています。また、フィーダー系統確保維持事業補助金は約 213 万円を国から措置していただいております。続いてフリー降車制度は令和 4 年度から導入した制度であり、あらかじめドライバーの方と情報交換をして、安全に降車できる箇所を運行経路の中で選定して導入した経過があります。そのためご提案いただいた乗車時への適用は運行面や関連する各種法令と照らし合わせて検討が必要であり、様々な調整を要することから、まずはフリー降車制度をより多くの方へ周知し、利用者の増加に取り組んでまいります。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 今聞いた話だと、市の持ち出しが収入の 4 倍以上の差があるということになる。例えば片丘から塩尻駅までタクシーを利用すると片道 2000 円かかり、往復で 4000 円ほどかかる。そういったところを地域振興バスすてっぷくんは 100 円で運行しているため、市民全員が納得できるとは思えない。やはりもう少し受益者負担を増やし、もっと運賃を上げてもいいのではないかと。また、フリー降車制度の乗車時への適用は、降車時に法令上駐停車禁止の場所でない限りタクシーやバスにおいて駐車違反にはならないため、ドライバーが安全確認をして判断すればできることではないか。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ 事業費の中で運賃収入と国からのフィーダー系統確保維持事業補助金を除く経費分は概ね特別交付税の対象となり、対象経費の 3 分の 2 程度を国から財源措置していただいております。また、運賃の見直しについては、現在地域振興バスすてっぷくんの利用者を対象に同乗調査やアンケートを実施しております。その中で今後の適正な運賃額の設定についてもお伺いしておりますので引き続き検討してまいります。なお、フリー降車制度については現状を踏まえ、今後必要に応じて検討してまいります。

アルピコタクシー労働組合代理 緑川様

- ・ 地域振興バスすてっぷくんの運賃を上げるとなると、のる一と塩尻についても運賃変更の予定があるのか。

市都市計画課 米山課長

- ・ 運賃の値上げについては地域振興バスすてっぷくんのみではなく、公共交通全般における状況を総合的に判断していかなければならないと考えております。今後も本会の中で地元地域の皆様をはじめ、関係事業者様から多くのご意見をいただき検討してまいりたいと思います。

広丘地区区長会会長 保科委員

- ・ 先ほど運行経費 9000 万円の内、運賃収入が 1000 万円、本協議事項に係る補助金が 200 万程度、その他運賃収入と補助を除く運行経費は特別交付税の対象ということだが、そもそもフィーダー系統確保維持事業補助金はどういうものか。また、資料 4 ページに「ダイヤ改正を近々予定」とあるが、何のためにダイヤ改正が必要なのか。「他の交通モードとの連携」とはどういう意味なのかをそれぞれ教えていただきたい。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ フィーダー系統確保維持事業補助金は「幹線系統を補完する」役割を担う赤字支線の運行経費に対する補助です。国が指定する補助要件があり、塩尻市の場合は北小野線が対象となっています。また、特別交付税は運賃収入や補助を除く運行経費に対して概ね 3 分の 2 が措置されるものです。なお、「他の交通モードとの連携」は、JR 東日本株式会社（以下、JR）が運行する鉄道等の幹線との連携を指します。JR は毎年 3 月にダイヤ改正を実施しています。日頃地域の皆様から「鉄道乗継」を重視する声を多くいただいております。地域振興バスすてっぷくんのダイヤ改正は、例えば「朝の便がもう少し欲しい」というご意見があれば、概ね 3～4 年に一度のスパンでダイヤ改正を検討し、見直しております。加えて、フリー降車制度の区間見直しや速達便等についても併せて制度の見直しをしております。ダイヤ改正にあたっては、今年度地域振興バスすてっぷくん利用者に対してアンケート調査をし、現場を熟知するドライバーへ事業ヒアリングを実施しました。さらに、年明けには地域振興バスすてっぷくん対象路線の各地区で意見交換会の実施を予定しております。利用者をはじめ地域の皆様のご意見をお伺いし、地域の需要に沿った運行内容にできるように準備を進めております。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 元来基本的にバスや鉄道、タクシー等の公共交通は運賃収入で黒字にして民間企業が利用者へ提供する性質のものであった。しかし、皆様ご存じのとおり、あるいは皆様が生活の中でそうされているように日頃の移動手段として自動車を使う方が非常に多いため、地方だとバスは黒字にならない。黒字にならない赤字路線は、免許を持たない高齢者や通学に利用する高校生など、他の移動手段がない方の移動に欠かせないものであるため、国が事業費を支援している。補助制度にはメニューが 2 つあり、1 つは幹線に対するもの。もう 1 つはフィーダーに対するものである。幹線というのは市町村間をまたがって運行する広域的な路線であり、フィーダーは幹線に接続するように運行し、幹線へ乗客を連れていくための路線を指す。また、フィーダーは市町村内で完結し、一定の条件を満たした市町村が運行するものについて国が補助をしている。その補助金をもらうためには本協議会で合意形成が必要であり、この場で協議をしている。フィーダー補助とは別に市町村が担う公共交通に関する政策について、総務省が所管する特別地方交付税か

ら経費の一部を補填する仕組みがある。国から地方への財政支援には国土交通省からのフィーダー系統確保維持事業補助金、運賃収入や補助以外の経費に対する総務省からの特別地方交付税の措置という2つの財源によって「地域の交通を維持していきましょう」という仕組みである。こういった議論をする際に皆様には是非お願いしたいのが、例えば今日の協議事項では北小野線が対象となっているが、その他の地域公共交通についても利用してみた感想や近所の方がどのように利用しているか等の意見をぜひとも聞かせていただきたい。北小野線だけでなく、のる一と塩尻に乗車した際の感想や JR、駅前広場についてなど、交通に関する話を協議していく場にしたい。地域公共交通計画の改定時期が近づいているようなので、適正な市民負担はどのくらいが望ましいか、その際に適正な運賃設定についても市民の皆様や協議会の皆様も含め広く議論した上で、地域公共交通計画に反映していただきたい。

第1号議案については全会一致により承認されました。

協議案件

第2号議案

のる一と松本の田川高校乗り入れについて【資料No.3】

市都市計画課 犬丸主事 説明

- ・ 協議案件（2）第2号議案「のる一と松本の田川高校乗り入れについて」ご説明いたします。資料No. 3をご準備ください。
- ・ 本件は、松本市で運行中の「のる一と松本」が令和7年4月から本格運行を予定しており、その際に乗降拠点の一部を本市の市域内に設定するため、その内容について協議をするものです。
- ・ 資料1ページをご覧ください。図のとおり、新たに「田川高校」への乗り入れを予定しております。現在、同所は「のる一と塩尻」の乗降拠点を設置しております。この度「のる一と松本」の令和7年4月の本格運行から「のる一と塩尻」と同じ乗降拠点を使用し、乗り入れをいたします。乗降拠点は「設置イメージ」のとおりです。「航空写真」のとおり「田川高校」の西側の正門前を使用いたします。
- ・ 資料2ページをご覧ください。「のる一と松本」の本格運行計画を参考にお示ししております。
- ・ 「のる一と松本」は寿エリア、梓川エリアの2箇所で開催しており、この度、寿エリアにおいて「田川高校」への乗り入れを計画しております。なお、本件はあくまで「のる一と松本」の本市乗り入れに関する案件であり、運行は各自治体で異なりますので補足いたします。雑駁で恐縮ですが説明は以上です。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 運輸支局の方に質問なのだが、この案件について運賃協議が必要ではないか。

北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸様

- ・ 北陸信越運輸局では道路運送法の施行規則の中で区域運行についても軽微運賃として取り扱うことができるものとして処理している。中部運輸局とは異なるかもしれないが、例えば乗合旅客運送の内、路線定期型であれば運賃協議が必要になってくるが、区域運行であれば軽微運賃のため運賃協議会の合意がなくとも運行が可能となる。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ 運賃協議の関係について事前に松本市からは資料提示はなく、松本市側の意向も不明なため、後日松本市側に確認して対処いたします。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 松本市側が田川高校に設定する意図は、高校生の通学時の利用を目的としたものか。数年後には田川高校は塩尻志学館高校と合併予定であり、その場合の取扱いについて確認したい。また、のる一と松本の運賃は1乗車 300円だが、のる一と塩尻と運賃が異なるのは運行主体が異なるためという認識でよいか。

市都市計画課 日野主任

- ・ 本件に際して松本市側からは「のる一と松本の本格運行にあたって寿地区の要望に基づき、地域の高校生の通学のために田川高校に設置したい」と相談を受けました。また、合併後の見込みに関しては特段言及をいたしておりません。のる一と松本とのる一と塩尻双方の運賃差異については委員ご指摘のとおり運行主体が異なるためです。のる一と塩尻とのる一と松本では運行範囲が異なり、本市の場合は市街地全域を対象としておりますが、一方で松本市は交通空白地帯の解消を目的としており、一部の移動に制限を設けています。特に、本市で移動が可能な田川高校と村井駅間のはのる一と松本では利用できません。各自治体で異なる運行ルールや目的をもってサービスを提供しており、運行主体ごとに運賃を設定しております。

第2号議案については全会一致により承認されました。

4 その他

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 今回の会議までに令和5年度の数値で構わないので路線ごとの収支内訳について提示していただきたい。具体的な数値データがあれば、この場での協議がしやすくなるのではないかと。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ 今回の地域公共交通会議までに内部で検討し、予算や収支状況を含めて公表できるよう努めてまいります。

第34回塩尻市地域公共交通会議兼第16回塩尻市地域公共交通協議会

令和 7 年 1 月 9 日

議事録署名人

永田公由



令和 7 年 1 月 14 日

議事録署名人

斉藤敦

